ROK XIX Warszawa, luty 1938 r. Nr 2 (273)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH



PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi raz w miesiącu. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

ZMORA PSYCHOTECHNIKI

P. inż. J. Wojciechowski, kierownik referatu psychotechniki w Ministerstwie Komunikacji, twórca i organizator badań psychotechnicznych, stosowanych na P. K. P., podając w Nr. 3/151 „Inżyniera Kolejowego" z r. 1937 sprawozdanie z pierwszego dziesięciolecia polskiej psychotechniki kolejowej, raczył łaskawie zamieścić w tym sprawozdaniu ustęp, oceniający pochlebnie dotychczasowe stanowisko naszej organizacji wobec psychotechnicznych badań personelu parowozowego. Stwierdził lojalnie i zgodnie z prawdą, iż Związek nasz wykazał zrozumienie dla celów, do których badania owe zmierzają i że, po wyjaśnieniu sprawy wobec delegacji Związku, rzadko tylko spotykał się z niechęcią lub niezadowoleniem poszczególnych osób, nastawionych wrogo wobec badań psychotechnicznych.

Istotnie, staraliśmy się wysłuchać możliwie jak najbardziej inteligentnie wykładu o celach i o społecznym znaczeniu badań psychotechnicznych, a skoro nam wyjaśniono, że chodzi o ustalenie sprawdzianów dla oceny uzdolnień kandydatów do służby parowozowej oraz o badanie przyczyn wypadków ruchowych, o ile zależą one od właściwości psychiki pracownika, uważaliśmy za swój obowiązek uspokoić naszych kolegów i nie stawialiśmy ze swej strony żadnych przeszkód owym badaniom. Opieraliśmy się przy tym na zapewnieniu, że badania psychotechniczne nie mają bynajmniej na celu dyskwalifikowania już zatrudnionych pracowników i że wyniki tych badań nie mogą mieć i nie będą miały ujemnego wpływu na bieg kariery zawodowej i rodzaj zajęcia badanego pracownika. — Ufając tym zapewnieniom, sądziliśmy podówczas rzeczywiście, że „zmora" psychotechniki została z nad naszych głów usunięta.

A jednak zawiedliśmy się. Zdobywcza psychotechnika, przebadawszy w ciągu pierwszego dziesięciolecia swego żywota na P.K.P. 2340 pracowników parowozowych, nie zadawala się już obecnie zbieraniem „testów" i stwierdzaniem psychotechnicznej przydatności kandydatów do służby parowozowej i nie chce poprzestać nawet na badaniu podejrzanych o przyczynienie się do spowodowania wypadków, lecz chwyta w swe szpony pracowników zdrowych, pełniących służbę od wielu lat nienagannie i winnych tylko Bogu ducha, a psychotechnice pewną ilość zmyślnie obliczonych „punktów".

Tu chodzi już o sprawę poważniejszą, ba nawet bardzo poważną, a mianowicie o los człowieka, często o podstawy bytu jego samego i jego rodziny. Rozpoczęło się generalne badanie (powtórne) pracowników parowozowych, zaczęły się dyskwalifikacje, stosunkowo dość liczne, a w perspektywie wisi nad nami zmora badań periodycznych, także nie dla celów teoretycznych, lecz dla bezapelacyjnej oceny przydatności pracownika do służby, którą pełni od lat wielu, której poświęcił się wyłącznie i która stanowi z reguły jedyną podstawę jego egzystencji, jedyne źródło utrzymania.

Wszystko to ma na celu wzmożenie sprawności i bezpieczeństwa ruchu. Nikt chyba nie jest bardziej czuły i wrażliwy na tym punkcie, niż właśnie my, pracownicy parowozowi. Cokolwiek by można było powiedzieć o odpowiedzialności czynników kierowniczych w kolejnictwie oraz kolejowego personelu sanitarnego za sprawność i bezpieczeństwo ruchu — zawsze jest to mimo wszystko odpowiedzialność raczej teoretyczna. Odpowiedzialność rzeczywistą, że tak powiemy, namacalną, tę która się wyraża w karach pieniężnych, w degradacjach, w wydaleniach, w miesiącach i latach więzienia, w stosunkowo wysokich sumach odszkodowania, ponosimy my i wyłącznie tylko my. My też narażamy się na śmierć i kalectwo w wypadkach, a wobec tego nikomu bardziej nie leży na sercu troska o sprawność i bezpieczeństwo ruchu, jak nam.

Jeśli nas zatem ktoś przekona, że któryś z nas nie nadaje się do służby pociągowej, czy też do służby parowozowej w ogóle, jeśli istnieje pewność lub wysokie prawdopodobieństwo, że dziś lub jutro może spowodować katastrofę, narazić na śmierć lub kalectwo siebie i podróżnych, a majątek państwowy na milionowe straty, jeśli mu w związku z tym grozi odpowiedzialność dyscyplinarna i sądowa, ze wszystkimi, zawsze smutnymi, a często wręcz tragicznymi jej następstwami — to nie będziemy się opierać, poddamy się konieczności, a może i wdzięczni będziemy za to, że nas w porę ostrzeżono, że pozwolono nam uniknąć nieszczęścia.

Chodzi zatem tylko o tę drobnostkę: aby nas przekonano. Innymi słowy, pragniemy, a sądzimy, iż mamy niezaprzeczone prawo domagać się

dowodów, że istotnie pracownik, który przez lat 10, 15 czy nawet i więcej, pełni swą służbę sprawnie i nienagannie, a „nie zdał" z psychotechniki, bo brakło mu kilku czy kilkunastu „punktów" wypośrodkowanych na podstawie stosowanych na P. K. P. metod badania — nie nadaje się rzeczywiście do służby, stanowi in potentia materiał na sprawcę katastrofy i groźny jest dla bezpieczeństwa ruchu.

Dowodów takich dotąd nam nie dostarczono; przeciwnie, sądząc na podstawie znanych nam publikacyj, oraz dostępnej nam literatury przedmiotu, nie możemy w sobie wzbudzić zaufania w pewność i nieomylność wyroków psychotechnicznych.

Cokolwiek by nam mówiono o rozpowszechnieniu badań psychotechnicznych na kolejach w innych państwach wszystkich kontynentów ziemskiego globu — pewnym jest, że ani psychotechnika nie jest jeszcze powszechnie uznaną i wszędzie stosowaną, ani też jej metody nie są ani tak doskonałe, ani tak bezspornie uznane, aby mogła ona odważyć się z czystym sumieniem na wydawanie stanowczych wyroków o losie człowieka.

Nie stosują dotąd psychotechniki w kolejnictwie kraje przodujące w kulturze świata, jak np. Anglia i Stany Zjednoczone Ameryki Północnej, nie dlatego bynajmniej, aby o niej nic nie wiedziały — wszak, o ile się nie mylimy, Stany Zjednoczone są ojczyzną praktycznych badań psychotechnicznych — a metody badawcze w tych krajach, które psychotechnikę stosują, nie są, jak dotąd, ujednostajnione, nie wszędzie służą jednakim celom i nie jednakowe pociągają za sobą następstwa.

Nie znaleźliśmy również nigdzie, mimo dobrą wolę w poszukiwaniach, wyczerpującego i naukowego uzasadnienia metody badań psychotechnicznych, stosowanych do personelu parowozowego P. K. P. Nie wiemy zatem kto i na jakiej podstawie ustalił, że każdy, kto wykonał sprawnie wszystkie przepisane próby, ten nadaje się na maszynistę, a kto prób tych nie wykonał, ten nie posiada wystarczających kwalifikacyj do wykonywania tego zawodu. Wszak autorytet prof. Lahy, ojca duchowego polskiej psychotechniki kolejowej niejednokrotnie już podany został w wątpliwość! I w ogóle, co usprawiedliwia rozmianę duszy ludzkiej na drobną monetę, na te właśnie okienka, walce, klocki, litery i figury, które nam pokazują w pracowniach psychotechnicznych i kto zaręczy, że, gdy się te drobne z powrotem poskłada do kupki — to właśnie będzie uzdolnienie człowieka do wykonywania zawodu maszynisty?

Powiedzą nam zapewne fachowcy, że trudno z ślepym gadać o kolorach, a z maszynistami o psychotechnice, skoro się na tym nie znają i trudno również kształcić w tym zawodzie każdego ciekawego, który „na wiarę" nie chce się dać przekonać. To prawda. Wszakżeż nie można wymagać od lekarza, aby pacjentów uczył medycyny. Tylko, że my nawzajem mamy prawo zapytać, kto i w jaki sposób sprawdza kwalifikacje, wiedzę zawodową i przygotowanie fachowe psychotechników kolejowych i kto gwarantuje, że stosowane przez nich metody badania są niezawodne? Psychotechnika jest nauką, mimo wszystko, młodą, nie wyszła jeszcze i wyjść nie mogła z pieluszek. Psychotechnika może się mylić, może błądzić i bez wątpienia błądzi, choć psychotechnicy mają, jak widać, tupet nie mały i zdumiewającą pewność siebie. Medycyna jest znacznie starsza od psychotechniki, liczy sobie bowiem nie l. 30, lecz, o ile sięgają świadectwa historyczne, coś około lat 6.000. — A mimo to, co raz to mnożą się dowody, że się przez równe 5.999 lat myliła! A skoro psychotechnika może się mylić, to nie powinna rościć sobie prawa do nieomylności i nie może ferować bezapelacyjnych, nie podlegających dyskusji ani kontroli wyroków o losie człowieka.

Jednym z najpoważniejszych argumentów, którymi posługują się psychotechnicy, jest twierdzenie, że psychotechnika dowiodła praktycznie swoją przydatność, że wszędzie gdzie się ją stosuje, zmniejszyła się ilość wypadków, a wzmogła się sprawność i wzrosło bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Ten, na pozór nieodparty, argument ma jeden mały feler, a mianowicie: że nie jest niczym udowodniony. Jeśli ilość wypadków zmniejszyła się rzeczywiście, to może to stało się dzięki psychotechnice, a może dlatego, że klimat się zmienił lub też dlatego, że zmniejszyła sią ilość plam na słońcu, co jak twierdzą astrolodzy ma wpływ decydujący na seryjność oraz częstosliwość katastrof w ogóle, a kolejowych w szczególności! A, mówiąc poważnie, na takie wnioski, na stwierdzenie związku przyczynowego pomiędzy badaniami psychotechnicznymi, a stanem bezpieczeństwa ruchu kolejowego grubo jeszcze za wcześnie!

Poczekajmy trochę: niedawno np. doniosły dzienniki, że w Niemczech, które stosują psychotechnikę pełną parą i są niedoścignionym wzorem dla naszych psychotechników, ilość wypadków kolejowych wzrosła w porównaniu z r. 1936 trzykrotnie!

Ze względów łatwo zrozumiałych, nie chcemy i nie możemy wdawać się na tym miejscu w bardziej szczegółową dyskusję nad psychotechniką w ogóle i nad metodami badań psychotechnicznych, stosowanych na P. K. P. Pragniemy natomiast z naciskiem podkreślić, że kierujemy się nadal, tak jak i dotąd, jedynie i wyłącznie dobrą wolą, a do wszelkich poczynań władz kolejowych, mających na celu wzmożenie sprawności i bezpieczeństwa ruchu odnosimy się z pełną lojalnością i gotowi jesteśmy poprzeć te usiłowania całym autorytetem, którym, jak się to już wielokrotnie okazało, wśród pracowników parowozowych dysponujemy. Także i dla psychotechniki nie czynimy wyjątku. Dlatego nie mamy nic przeciwko najbardziej nawet wymyślnemu badaniu psychotechnicznemu kandydatów do służby parowozowej i nie sprzeciwiamy się badaniu pracowników, którzy posądzeni są o przyczynienie się do poważniejszych wypadków ruchowych.

Ale w obecnym stanie rzeczy nie możemy uznać prawa pp. psychotechników do łamania kariery służbowej i do podrywania podstaw egzystencji pracowników, których przyjęto do służby wówczas, gdy się nikomu jeszcze o psychotechnice nie śniło (czemu przecież nie są winni), którzy obowiązki swoje pełnią sprawnie i nienagannie i którzy nie dali niczym powodu do powątpiewania w swą zdolność do wykonywania zawodu, skoro go przecież należycie wykonywują. A nie możemy tym więcej, że mamy, niestety, pewne podstawy do zastrzeżeń co do objektywności orzeczeń psychotechnicznych. Zbyt dużą rolę gra w badaniach psychotechnicznych „intuicja" badającego, do której wolno nam przecież bez dalszego uzasadnienia nie mieć zaufania. Zanotowaliśmy już próbę nastrajania tej intuicji z zewnątrz a wypadki złośliwego kierowania do badań psychotechnicznych pracowników, którzy nie podobają się zwierzchnikowi, też nie należą do rzadkości.

A wreszcie nie wolno, zdaniem naszym, stosować tutaj tej szlachetnej zasady ewangelicznej, w myśl której prawica nie powinna wiedzieć co czyni lewica. P. P. K. mają ambicję przodować światu w stosowaniu nowoczesnych metod badawczych i chwalą się sukcesami i złotymi medalami za badania psychotechniczne. P. P. psychotechnicy zdają sobie jednak zapewne sprawę z tego, że masowe i periodyczne badania psychotechniczne muszą pociągnąć za sobą poważne konsekwencje służbowe i życiowe dla badanych. Jeśli ustalone „testy" są przeciętnymi, wypośrodkowanymi z badań pierwszej serii, to z konieczności spora ilość pracowników testów tych osiągnąć nie może, a poza tym, nie ulega chyba wątpliwości, że sprawność psychotechniczna obniża się z wiekiem, i że wobec tego badania periodyczne muszą się przyczynić do przedwczesnego usuwania pracowników od służby parowozowej. Czy zatem zastanowili się pp. psychotechnicy co zrobić z dyskwalifikowanymi i jaki los ich czeka? Na P. K. P. nie ma dostatecznej ilości stanowisk, na których umieścić by można zdyskwalifikowanych maszynistów, zwłaszcza, że nie tylko psychotechnicy, ale i lekarze mnożą wciąż ich liczbę. Pozostaje oczywiście tylko emerytura. Wolno wobec tego zapytać, czy działalność pp. psychotechników została uzgodniona z Departamentem Finansowym i Wydziałem Zaopatrzeń M. K. i czy, wobec notorycznego braku funduszów i niemniej notorycznie wysokiego procentu wydatków nieproduktywnych, luksusowe badania psychotechniczne nie są przypadkiem na P. K. P. czymś w rodzaju kwiatka przy kożuchu? I to jeszcze wypadałoby zapytać, kto i kiedy przyznał lub przyzna złoty medal Biuru Personalnemu M. K., które właśnie w tym czasie, gdy

wprowadzono badania psychotechniczne, wzmagające prawdopodobieństwo przedwczesnego zemerytowania, przedłużyło wysługę emerytalną, odebrało maszynistom prawo do półtorakrotnego zaliczenia czasu ich służby do wysługi emerytalnej, a zaopatrzenie emerytalne obniżyło do poziomu żebraczego?

Konsekwencja jest wszędzie niezbędna, nawet w psychotechnice i jedno z dwojga: albo utrzymamy luksus dyskwalifikacyj psychotechnicznych, a wówczas nieodzowne jest podniesienie poziomu zaopatrzeń emerytalnych i znaczne skrócenie wysługi emerytalnej dla pracowników podlegających tym badaniom, albo w dziedzinie emerytalnej pozostanie po staremu lub nie wiele lepiej, a wówczas z dyskwalifikacyj psychotechnicznych trzeba zrezygnować.

Powtarzamy raz jeszcze: sprawa jest poważna. Tu nie chodzi ani o testy, ani punkty, ani o eksperymenty, ani o intuicję p.p. psychotechników. Tu chodzi o życie ludzkie, o byt rodzin, o wyżywienie i wykształcenie dzieci. Przedwcześnie zemerytowany kolejarz jest z reguły żebrakiem, a my nie mamy ochoty iść na żebry z powodu niedostatecznej ilości punktów psychotechnicznych!

GODZINOWE

Wlokąca się od 2 lat z górą i ciążąca jak zmora nad naszym życiem służbowym i organizacyjnym sprawa „godzinowego" zbliża się wreszcie do ostatecznego rozstrzygnięcia.

Dnia 12 lutego 1938 r. przedstawiciele naszego Związku wezwani zostali w tej sprawie na konferencję do M. K. Z ramienia M. K. uczestniczyli w konferencji: p. Dyr. Dep. Mech. M. K. inż. **M. Stodolski**, pp. inż. **Wasilewski** i inż. **Zawadzki** z Dep. Mech. oraz p. Nacz. **Kułaczkowski** i mgr. **Zając** z Biura Pers. W skład delegacji Związku wchodzili: Prezes Zw. kol. **Siadak**, wiceprezesi Zw. kol. kol. **Pruszyński** i **Hernet** oraz sekretarz gen. kol. **Spyt.**

Przedstawiciele M. K. zakomunikowali delegacji, iż Ministerstwo ustaliło już ostateczne zasady, na których opierać się będą w przyszłości przepisy o „godzinowym" i które stanowić będą wytyczne nowelizacji obowiązującego obecnie w tym względzie zarządzenia. Zasady te przeszły już konsultację międzydepartamentarną i uzgodnione zostały pomiędzy Departamentem Mechanicznym i Biurem Personalnym M. K. Są one następujące:

„Godzinowe" płacone będzie nadal tak jak dotąd **w zasadzie za rozkładany czas jazdy.** Ponad to opłacany będzie czas przyjęcia i zdania parowozu, stawką pełną w zależności od rodzaju pociągu, tudzież czas postoju w stacji zwrotnej, czas dojazdu do służby i powrotu ze służby bez parowozu oraz czas pracy przy obsłudze parowozów rezerwowych, ogrzewaniu składów pociągów, odkażaniu wagonów, próbach hamulców oraz przy myciu wagonów, według stawek specjalnych oraz według norm i na warunkach dotychczasowych. Czas pobytu w parowozowni zwrotnej po zdaniu parowozu (godziny wypoczynkowe) nie będzie nadal tak jak i dotąd opłacany. **Jeżeli jednak pobyt w parowozowni zwrotnej trwać będzie dłużej niż 24 godziny, drużyna parowozowa otrzyma dodatek specjalny w wysokości zł. 3 dla maszynisty i zł. 2 dla pomocnika maszynisty.**

W razie opóźnienia pociągu, drużyna otrzymywać będzie dodatek wówczas tylko, **jeśli opóźnienie przekroczy 1 godzinę** (dotąd 2 godziny).

Wysokość stawki dodatku zależna będzie od rodzaju pociągu, przy czym jednakże **pociągi pośpieszne-osobowe oraz pociągi towarowe-pośpieszne i towarowe dalekobieżne kursujące na odcinkach dłuższych niż 120 km. otrzymają odrębne, wyższe stawki.** Tabela projektowanych stawek (w złotych za 1 godzinę) przedstawia się następująco:

	masz.	pom.	pal.
Pociągi pasażer. pośpieszne	1,10	0,84	0,74
„ „ osobowe	0,94	0,72	0,64
Pociągi towar. pośpieszne i towarowe dalekobieżne na odcinkach ponad 120 km	0,90	0,70	—
Pociągi towarowe zbiorowe i inne	0,82	0,64	—
Parowozy manewrowe	0,38	0,28	—
Pociągi gospodarcze (na linii i pomiędzy stacjami węzła)	0,41	0,32	—

Czas przyjęcia i zdania parowozów pociągowych dla wymiaru dodatku „godzinowego" ustalany będzie przez poszczególne Dyrekcje O. K. P. według potrzeb i warunków lokalnych, przy czym **jako minimum przewiduje się 30 minut a jako maksimum w warunkach normalnych 2 godz. 30 minut.** W wypadkach wyjątkowych dopuszczalne będzie ustalenie czasu przyjęcia lub zdania parowozu także i w normie przekraczającej 2 godz. 30 minut, jednakże tylko za zgodą Ministerstwa Komunikacji. Ustalona będzie zasada, iż w **razie opóźnienia w drodze, gdy faktyczny czas pobytu w parowozowni zwrotnej wskutek opóźnienia jest krótszy niż ustalona dla tej parowozowni suma czasu przyjęcia i czasu zdania parowozu — liczony będzie za ten czas dodatek godzinowy w pełnej wysokości** (nie zaś jak dotąd tylko stawka t. zw. „postojowa").

Czas przyjęcia i zdania parowozów manewrowych nie będzie opłacany; natomiast **opłacane będą dodatkiem godzinowym w pełnej wysokości wszelkie przerwy w pracy manewrowej.**

Dodatkiem godzinowym według stawki dla pociągów gospodarczych (połowa stawki dla pociągów towarowych zwykłych t. j. 41 gr. dla maszynisty i 32 gr. dla pomocnika) opłacane będą tylko pociągi gospodarcze pracujące na linii lub przewożące materiały kolejowe pomiędzy stacjami jednego węzła kolejowego. **Wszystkie inne natomiast pociągi przewożące materiały kolejowe pomiędzy stacjami a nie pracujące na linii uważane będą za pociągi towarowe a drużyny parowoz. obsługujące te pociągi otrzymywać będą stawkę normalną przewidzianą dla tych pociągów w pełnej wysokości.** Nie rozstrzygnięta jest dotąd kwestia wysokości dodatków dla drużyn, obsługujących pociągi gospodarcze w obrębie jednej stacji (chodzi o to, czy takie drużyny otrzymywać mają stawkę manewrową, czy też stawkę dla pociągów gospodarczych).

Streszczone powyżej zasady nie uzyskały jeszcze ostatecznej aprobaty P. Ministra Komunikacji, a pewne — co prawda, drugorzędne — szczegóły nie zostały jeszcze ustalone definitywnie. Nie jest zatem wykluczonym, że **mogą zajść w nich jeszcze jakieś zmiany i modyfikacje.** Podając je zatem z tym zastrzeżeniem do wiadomości czytelników, podkreślamy jednakże, że, według naszego mniemania, ewentualne te zmiany nie będą dotyczyć punktów istotnych i że wobec tego **mamy przed sobą projekt, który może liczyć na zatwierdzenie i rozstrzygnie zasady wymiaru dodatku godzinowego na czas dłuższy.** Wprowadzenie projektu tego w życie przewidywane jest od 1.IV. 1938 r.

*

Treść przytoczonych powyżej zasad nowelizacji przepisów o „godzinowym" była przedmiotem dyskusji. Ponieważ omawiane zasady uwzględniają w dużym stopniu zapatrywania i postulaty naszej organizacji, wyłuszczone w licznych memoriałach składanych w tej sprawie do M. K., ostatnio zaś w memoriałach o „reformie godzinowego" oraz o niewłaściwym sposobie stosowania przepisów o „godzinowym" z dn. 17 października 1937 (patrz „Maszynista" Nr. 10 z listopada 1937 r.), przeto delegacja naszego Związku przyznała chętnie, iż projekt M. K. jest bez wątpienia wyrazem postępu w stosunku do obecnego stanu rzeczy i odpowiada bardziej zasadom słuszności, niż system dotąd obowiązujący. Jednakże wyraziła delegacja ubolewanie, że M. K. nie uznało za rzecz możliwą odstąpić od zasady opłacania godzinowego za cały czas pracy na parowozie od przyjęcia do zdania parowozu w parowozowni macierzystej i utrzymało w mocy postanowienie, w myśl którego czas opóźnienia krótszy od 1 godziny nie podlega opłacie. W tej zasadniczej sprawie delegacja zastrzegła Związkowi prawo ponowienia wystąpień i czynienia dalszych starań, mających na celu pełną realizację zasadniczych postulatów związkowych.

Podobne krytyczne stanowisko zajęła delegacja w sprawie zasad ustalania czasu przyjęcia i zdania paro-

wozu, podkreślając, iż wyznaczone w tym celu ryczałty winny uwzględniać nie tylko czas niezbędny na ściśle techniczne przyjęcie lub zdanie, lecz także i czas niezbędny dla dojazdu od granicy torów trakcyjnych do pociągu i odwrotnie oraz czas wykonywania czynności przygotowawczych, np. próby hamulców itp. Ponadto wyraziła delegacja zastrzeżenie co do projektowanego minimum czasu przyjęcia, wzgl. zdania parowozu, dowodząc, że 30 minut na spełnienie tych czynności nigdy i w żadnych, choćby najkorzystniejszych warunkach lokalnych, wystarczyć nie może.

Nie mogła delegacja również przyjąć bez zastrzeżeń do wiadomości odmownego stanowiska M. K. w sprawie opłacania przyjęcia i zdania parowozów manewrowych, aczkolwiek zmuszona była przyznać, iż wprowadzenie zasady opłacania przerw w pracy manewrowej, oznacza pewną poprawę sytuacji, zwłaszcza dla drużyn pracujących na stacjach o mniej intensywnej pracy manewrowej.

Wreszcie była przedmiotem żywej dyskusji sprawa dodatku godzinowego dla parowozów obsługujących pociągi gospodarcze, pracujące w obrębie jednej stacji, dla których delegacja domagała się stawki obowiązującej dla tych pociągów i zaniechania dotychczasowej praktyki opłacania tej pracy stawką manewrową. Na skutek argumentów, przytoczonych w tej sprawie przez delegację, M. K. obiecało sprawę ponownie rozważyć.

W sprawie wysokości projektowanych stawek delegacja nie zajęła stanowiska i nie złożyła oświadczenia, wymaga to bowiem dokonania szczegółowych obliczeń. Praca nad tymi obliczeniami została podjęta bezzwłocznie, a po jej ukończeniu Związek będzie miał możność oświadczyć się także i w tej kwestii. Już jednak obecnie stwierdzić należy, iż dotychczasowe stawki, zarówno na pociągach pasażerskich, jak też i na pociągach towarowych nie zostały obniżone i że wobec tego podwyżka zarobków na pociągach pasażerskich-pośpiesznych oraz towarowych-pośpiesznych i towarowych dalekobieżnych nie nastąpiła bynajmniej kosztem drużyn, obsługujących pociągi innego rodzaju. Dzięki temu poziom zarobków, obliczonych według streszczonych wyżej zasad, zbliży się bardziej, niż to ma miejsce dotychczas, do poziomu zarobków obliczonych na podstawie przepisów o godzinowym i kilometrowym, które obowiązywały przed 1.VI.1936, a — co za tym idzie — projektowane przepisy odpowiadać będą w większym stopniu niż dotychczasowe, intencjom i oświadczeniom p. Ministra Komunikacji.

Z wydaniem ostatecznej opinii wstrzymujemy się, oczywiście, aż do czasu zatwierdzenia i opublikowania nowych przepisów w Dzienniku Urzędowym M. K. Nie przesądzając bynajmniej tej ostatecznej opinii, która zależeć będzie przede wszystkim od stanowiska Zarządu Głównego i Walnego Zjazdu Delegatów, poczuwamy się do obowiązku stwierdzić z zadowoleniem, że usilna i rozumna nasza działalność w tej, tak ważnej dla naszego zawodu, sprawie oraz nasza wytrwałość, konsekwencja i spokojny umiar w stawianiu postulatów doprowadziły do rezultatów pomyślnych dla interesów pracowników parowozowych. Projektowane przepisy nie są bynajmniej idealne, nie spełniają w 100% naszych słusznych żądań i postulatów. Pozostało w nich wiele postanowień niesłusznych, a tu i ówdzie nawet niesprawiedliwych i krzywdzących. Tym nie mniej jednak są one bez wątpienia lepsze nie tylko już od rozp. M. K. z dn. 30 maja 1936 r., lecz także i od przepisów, które obowiązują obecnie.

Poczuwamy się do obowiązku zaznaczyć, iż poprawę sytuacji zawdzięczać należy przede wszystkim ingerencji Departamentu Mechanicznego M.K., a w szczególności p. Dyr. Dep. Mech. inż. *Stodolskiemu* oraz pp. inż. *Wasilewskiemu* i inż. *Zawadzkiemu*, którzy nie szczędzili trudów i starań, aby w granicach możliwości, pogodzić interes służby z interesem drużyn parowozowych, a znając i rozumiejąc służbę parowozową, nie z teorii, lecz z doświadczenia praktycznego, umieli odczuć i zrozumieć słuszność naszego stanowiska i naszych postulatów. Opinia Departamentu Mech. znalazła obecnie zrozumienie także i w Biurze Pers., w szczególności zaś w Wydziale Uposażeń, który ostatnio pod kierownictwem p. Nacz. *Kułaczkowskiego*, odnosi się do słusznych naszych postulatów z nierównie większą niż poprzednio, przychylnością.

AWANSE

Zgodnie z zapowiedzią przeprowadzono w miesiącu styczniu r. b. awanse pracowników P.K.P. we wszystkich okręgach dyrekcyjnych.

Ustalonym już od lat kilku zwyczajem, nie ogłoszono także i tym razem list awansowych w Dziennikach Zarządzeń Dyrekcyj, a wobec tego, dla orientacji w sposobie przeprowadzenia oraz w ilości udzielonych awansów, zbierać musimy z niemałym trudem materiał statystyczny we własnym zakresie działania. W chwili, gdy piszemy te słowa, materiał nie jest jeszcze skompletowany, mimo to jednak informacje, którymi dysponujemy już obecnie, umożliwiają nam zgrubsza ocenę sytuacji.

Lojalność wymaga, aby podkreślić na wstępie, iż awanse były tym razem stosunkowo dość liczne, nierównie liczniejsze niż w wielu poprzednich terminach awansowych. Łącznie z mianowaniami na stanowiska etatowe, przeprowadzonymi w większości dyrekcyj jesienią r. 1937, akcja awansowa objęła znaczną liczbę pracowników parowozowych, co pozwoliło wyrównać choć w części pokrzywdzenia wywołane wieloletnim zastojem na tym polu. Co prawda, znakomita większość owych awansów ma nie tylko dla P.K.P., ale i dla awansowanych pracowników wartość tylko teoretyczną, polega bowiem bądź to na awansie w tytule bez awansu w uposażeniu, bądź też nie przynosi awansowanemu doraźnie żadnych korzyści materialnych, skoro awans w uposażeniu polega jedynie na obniżeniu zasiłku wyrównawczego, a tym sposobem awansowany otrzymuje po awansie dokładnie takie samo uposażenie, jakie i przed awansem pobierał.

Należy również przyznać — i to z uznaniem — że awanse styczniowe przeprowadzono na ogół bardziej sprawiedliwie niż poprzednio. Przeważała z reguły zasada starszeństwa, ujmowana, co prawda, rozmaicie, czasem w skali okręgowej, czasem w skali miejscowej, w każdym jednak razie z dotychczasowych informacyj wynika, iż przeważała widocznie.

Nie znaczy to, oczywiście, aby zasada ta zwyciężyła już ostatecznie. Przeciwnie, sądząc po sposobie przeprowadzania awansów, widocznym jest, że toruje ona sobie drogę do zwycięstwa z trudem, że napotyka na znaczne przeszkody ze strony administracji personalnej, która tylko z odrazą i niechęcią, pod wyraźnym przymusem stosuje tę zasadę w praktyce, a gdzie tylko może, tam usiłuje ją pomijać i lekceważyć na korzyść osób cieszących się szczególnymi względami. Do jakiego stopnia dochodzi niechęć administracji personalnej do zasady starszeństwa w awansowaniu — o tym świadczy opinia jednego z odpowiedzialnych kierowników administracji personalnej, który awansu podług starszeństwa w ogóle za awans nie uznaje i sądzi, że właściwy awans jest wówczas dopiero, gdy niespodzianie dla siebie i otoczenia, awansuje ten, którego władze uznały godnym tego zaszczytu.

Przytoczona opinia jest oczywiście zapatrywaniem ściśle indywidualnym, w praktyce natomiast obowiązywały podobno jakieś zasady czy przepisy, wydane przez M. K., a normujące porządek awansowania według kryteriów, mniej-więcej rzeczowych. Nie sposób jednakże ocenić czy przepisy te były przestrzegane, nikt ich bowiem po za wtajemniczonymi funkcjonariuszami administracji personalnej, nie zna. W grudniowym numerze „Maszynisty" z r. 1937 ostrzegaliśmy przed zbytecznym i niczym nie uzasadnionym konspirowaniem przepisów o porządku awansowania, ale zastrzeżenia nasze zostały zlekceważone, a obawy i przewidywania były w całej pełni usprawiedliwione. W tych warunkach trudno zgadnąć, kogo należy winić za liczne niewłaściwości; wyskoki, pominięcia i krzywdy, od których akcja awansowa przeprowadzona w styczniu 1938 r. bynajmniej nie jest wolna.

I tak przeprowadzono w niektórych okręgach dyrekcyjnych awanse według starszeństwa lokalnego i to wbrew opinii miarodajnych czynni-

ków w M. K., które zapewniały przedstawicieli naszego Związku, iż starszeństwo należy rozumieć i stosować przy awansach w skali okręgowej. Widocznie administracja miejscowa była na własną rękę czy też na własną odpowiedzialność odmiennego zdania i wolę swoją umiała na złość Ministerstwu przeforsować. Temu zawdzięczać należy najdziksze wyskoki i najbardziej nieprawdopodobne zagmatwania porządku służbowego. Młodsi wyprzedzili starszych, często uczniowie nauczycieli, za to najstarsi w skali okręgowej awansu nie otrzymali i pozostali na lodzie nawet i w tych wypadkach, gdy zasady starszeństwa teoretycznie nie łamano, t. j. gdy w każdej parowozowni awansowali najstarsi.

Widocznym jest również, że administracja personalna nie umie się dotąd połapać w chaosie, który sama stworzyła. Obsadzanie stanowisk etatowych pracownikami „stałymi" i „czasowymi", rozmaite kombinacje z kredytami „osobowymi" i „rzeczowymi", stałe i konsekwentne lekceważenie porządku ustalonego w pragmatyce i w przepisach o służbie przygotowawczej i egzaminach, a — na tle tego, niebywałego zamieszania—awanse trojakiego rodzaju: w stanowisku, w uposażeniu i w obu tych względach! Cóż dziwnego, że awanse styczniowe wykazują liczne, prawdopodobnie nie nierozmyślne, lecz mimowolne dziwolągi i anomalie? Np. czasowi pracownicy, zatrudnieni na stanowiskach maszynistów wagonów motorowych, otrzymują etaty w XI grupie uposażenia i tytuł maszynisty wagonu motorowego, a równocześnie etatowi pomocnicy maszynisty II kl. zaliczeni do grupy XII-tej, a zatrudnieni na tym samym stanowisku i często starsi i datą złożenia egzaminu na to stanowisko i czasem zatrudnienia na nim — nie otrzymują nic i pozostają przy swoim dawnym tytule i przy dotychczasowym uposażeniu. Gdzie indziej znów, nie awansuje, ku zdumieniu bezpośrednich przełożonych najstarszy służbą i najlepszy pod względem kwalifikacji pracownik, ponieważ okazało się, że zaliczono go, nie wiedzieć dlaczego, czy to na inny rozdział budżetowy, czy też zgoła na kredyty „rzeczowe". Młodsi natomiast, ale zaliczeni na właściwy rozdział i na właściwe kredyty, awansują swobodnie i bez przeszkód. Jesteśmy przekonani, że nie zaradzą powstającym stąd trudnościom żadne choćby i najbardziej szczegółowe, przepisy o porządku awansowania. Niezbędne jest generalne i ryczałtowe, jednorazowe uporządkowanie stosunków personalnych ściśle według schematu i postanowień ustalonych w pragmatyce oraz w instrukcji A 5, poparte stanowczym zakazem czynienia odstępstw i wyjątków w przyszłości.

Nie obeszło się, oczywiście, także i tym razem bez stosowania wyjątków wobec „wybitnie zdolnych" i „zasłużonych". Nie jesteśmy bynajmniej pozbawieni zmysłu rzeczywistości i rozumiemy aż nadto dobrze, że bez wyjątków nie obejdzie się nigdy i że zdarzają się one, a nawet muszą się zdarzać w najbardziej uregulowanych i praworządnych stosunkach. Chodzi jednakże o to, aby wyjątki były tylko wyjątkami, a przede wszystkim, o to aby wyjątkowe prawo do awansu było czymś uzasadnione. Tymczasem uprzywilejowani w awansach styczniowych nie mogą się powołać na nic innego, jak tylko na niezrozumiałą dla otoczenia przychylność administracji personalnej, a nie rzadko mają opinię i służbową i ogólną wyraźnie zaszarganą. Te niezrozumiałe i niczym nie usprawiedliwione wyskoki i lekceważenie wniosków miejscowej administracji, to pomijanie przedstawionych do awansu i awansowanie pominiętych robi złą krew, budzi najbrudniejsze podejrzenia, podrywa wiarę w sprawiedliwość i bezstronność postępowania administracji. Dobro kolejnictwa naszego i interes służby wymaga, aby tej „polityce awansowej" w najgorszym znaczeniu tego wyrazu położyć raz wreszcie kres w sposób stanowczy i nie odwołalny.

Nie możemy się powstrzymać od przytoczenia przykładu. Znamy osobiście pewnego kolegę, który cieszy się ze wszechmiar jak najlepszą opinią, jest pierwszorzędnym fachowcem, przygotowanym jak najlepiej nie tylko praktycznie, ale i teoretycznie do swego zawodu. Dowód najlepszy w tym, że już przed wieloma laty szkolił i przygotowywał do egzaminu swoich rówieśników, a obecnie szkoli nadal młodszych kolegów. Jest to człowiek ponad to pilny, sumienny, trzeźwy i niekarany, słowem i bez przesady: wzór pracownika zdolnego, fachowego i sumiennego. Cóż, kiedy nie ma szczęścia: odkąd w r. 1929 otrzymał etat pomocnika maszynisty II kl. w XI-tej grupie uposażenia, odtąd jakoś awansować nie może, mimo przychylnej opinii przełożonych. Za to jeden z jego uczniów i to z tych najbardziej gapowatych, awansował od tego czasu już 3-krotnie: w 1934 roku otrzymał X grupę uposażenia, mimo, iż nie posiadał jeszcze egzaminu na maszynistę parowozowego, w r. 1935 otrzymał tytuł pomocnika maszynisty I kl., a w r. 1938 otrzymał tytuł maszynisty. Prochu wprawdzie nie wymyślił, a zdaje się, że i nie wachał nigdy w życiu, ale za to jest czołowym działaczem B.B.Z.M. i z tego najprawdopodobniej tytułu należy do grona szczególnie zasłużonych i zasługujących na względy wyjątkowe...

Zdarzaja się tu i owdzie wypadki, że administracja personalna poczuwa się z jakichś względów do obowiązku usprawiedliwienia niektórych pominięć i wyjątków. Wówczas odwołuje się z reguły do kwalifikacji pracownika, która — zależnie od okoliczności — bądź to uzasadnia awans w drodze wyjątku, bądź też uniemożliwia udzielenie awansu. Jest to argument, na który nie ma odpowiedzi, skoro kwalifikacja jest, jak wiadomo, tajna i bezapelacyjna. Tu jest oaza złotej wolności administracji kolejowej, tu ucieczka przed wszelkimi regułami i nakazami, tu źródło samowoli i swobodnego, a nie skrępowanego niczym uznania! I dopóki nie uda się nam obalić tajności kwalifikacyj, dopóty nie będziemy mogli przeciwstawić się skutecznie płynącym stąd, jakżeż często o pomstę wołającym, krzywdom!

Na osobną wzmiankę zasługują dyspozytorzy parowozowni. Ustalono, jak wiadomo, iż mogą oni awansować do grupy VII-mej. Ostatnio awansowało do tej grupy kilku maszynistów-instruktorów. O dyspozytorach jakoś dotąd głucho; VII-ma grupa jest dla nich czymś, jak przysłowiowa gwiazdka z nieba lub kafel z pieca. Na przeszkodzie stoi podobno najczęściej brak formalnego egzaminu na dyspozytora i — co za tym idzie — formalnej nominacji na to stanowisko. Nie jest to argument przekonywujący, albowiem chodzi z reguły o pracowników, którzy stanowisko dyspozytorów parowozowni zajmują bez przerwy już od lat 19-tu. Mianowali ich na to stanowisko ich właśni koledzy wówczas, gdy odbierali koleje z rąk zaborców, wybierając z pośród siebie najzdolniejszych i najbardziej doświadczonych i powierzając im pełnienie tych trudnych i odpowiedzialnych obowiązków. Nikomu nie śniło się wówczas ani o biurach personalnych, ani o Instrukcji A5 ani o egzaminach na dyspozytorów. Egzaminowało ich życie a egzaminy zdali chlubnie i z odznaczeniem skoro kierowali pracą największych parowozowni w najtrudniejszych warunkach, w czasie wojny ukraińskiej i bolszewickiej, w czasie plebiscytów, w okresie nieprawdopodobnej wprost dewastacji taboru, braku urządzeń, dezorientacji i bezhołowia. Dotąd byli dobrzy, zdolni i odpowiedzialni i są nimi nadal skoro obowiązki swoje pełnią nienagannie. Ale 7-mej grupy otrzymać nie mogą, aby przypadkiem nie obrazić litery przepisów, wykoncypowanych przy zielonym stoliku. Trudno się pogodzić z takim tępym formalizmem, służącym jeno za pokrywkę niechęci ze strony administracji personalnej. Sądzimy, że i ta „polityka" winna się skończyć, że pracownicy którzy przez długi szereg lat funkcje dyspozytorów pełnili, winni bez dalszych już formalności otrzymać nominację na to stanowisko i awansować bez przeszkód do 7-mej grupy uposażenia, która się im słusznie należy.

Nie szczędziliśmy ani zarzutów ani słów potępienia dla tych objawów, związanych z akcją awansową, które uważamy ze niewłaściwe i szkodliwe nie tylko dla interesów personelu lecz przede wszystkim dla dobra służby, które wymaga panowania prawa, porządku i sprawiedliwości w stosunkach personalnych. Podkreślając zatem błędy popełnione w przeszłości, czynimy to w tej myśli, że krytyka publiczna przyczyni się do unikania ich na przyszłość.

Jednakże mimo wszystkie te zastrzeżenia przyznać musimy, że awanse styczniowe stanowią, zarówno co do ilości jak też i sposobu przeprowadzenia, znaczny postęp w porównaniu

z przeszłością. Z dumą możemy stwierdzić, że do osiągnięcia tego rezultatu przyczyniła się bodaj najwięcej nasza organizacja, walcząc odważnie i wytrwale, w najtrudniejszych nawet warunkach nie o awanse dla „zasłużonych", dla prezesów, sekretarzy i agitatorów, fundatorów i pociotków, lecz o sprawiedliwy i jawny porządek awansowania i o uporządkowanie stosunków służbowych w ogólności.

Inż. BRONISŁAW SKUPIEWSKI

B. DYREKTOR DEPARTAMENTU MECH. M. K.

Dnia 11 stycznia 1938 r. zmarł w Poznaniu po długotrwałej chorobie ś. p. inż. Bronisław Skupiewski, b. Dyrektor Departamentu Mechanicznego Ministerstwa Komunikacji.

Zmarły należał do najdostojniejszych i najbardziej zasłużonych postaci w administracji technicznej naszego kolejnictwa. Znany był z głębokiej wiedzy i wytrawnego doświadczenia zawodowego. Absolwent Instytutu Inżynierów Dróg Komunikacji w Petersburgu, rozpoczął swoją praktyczną karierę w kolejnictwie od stanowiska pomocnika maszynisty parowozowego na kolejach Południowo-Zachodnich. Posuwał się szybko na wyższe stanowiska, zmuszony był jednakże porzucić służbę na tych kolejach z powodu prześladowań politycznych w związku z udziałem w wypadkach r. 1905. Ostatnio przed wojną zajmował stanowisko Dyrektora Rady Zarządzającej prywatnej kolei Riazańsko-Uralskiej w Petersburgu.

Powróciwszy do kraju, nie zawahał się objąć początkowo stanowisko Naczelnika Wydziału Mechanicznego Dyrekcji OKP w Poznaniu, stąd w r. 1924 przeszedł na stanowisko Dyrektora Departamentu Mechanicznego M. K.

Działalność Jego na tym stanowisku była pod każdym względem owocna. Mimo podeszłego wieku, odznaczał się ś. p. inż. Skupiewski młodzieńczą rzeźkością umysłu, miał zrozumienie dla nowoczesnych metod pracy, szedł żywo naprzód z najnowszymi prądami. To też jemu przede wszystkim zawdzięczać należy uporządkowanie i usprawnienie administracji technicznej P.K.P.

W r. 1930 obchodził ś. p. inż. Skupiewski, pozostając jeszcze w służbie czynnej ,rzadki jubileusz 50-lecia pracy zawodowej w kolejnictwie. Przy tej sposobności mieliśmy możność złożyć Mu życzenia od personelu parowozowego i zamieściliśmy na Jego cześć specjalny artykuł w Nr. 5 (163) „Maszynisty" z r. 1930.

Wśród personelu parowozowego pozostawił ś. p. inż. Skupiewski jak najlepsze wspomnienia jako dobry i sprawiedliwy zwierzchnik, który odnosił się do potrzeb i interesów naszego zawodu zawsze z pełnym zrozumieniem i z niezmienną życzliwością.

Cześć Jego pamięci!

SPRAWY SŁUŻBOWE

NA BEZDROŻACH WYMIARU SPRAWIEDLIWOŚCI

Sprawa kol. Maciejczyka Jana Poznań.

Umieszczając na łamach naszego czasopisma obszerne sprawozdania z tej dziedziny działalności Referatu Prawnego Centrali Z. Z. M., która dotyczy uprawnień pracowników kolejowych pragnęliśmy tą drogą pouczyć czytelników, na praktycznych, z życia wziętych przykładach, o właściwym znaczeniu obowiązujących przepisów i o prawidłowym trybie postępowania i w ten sposób umożliwić każdemu korzystanie z tych wartościowych zdobyczy, które udało się nam dla pracowników PKP. wywalczyć. To też dotychczasowe artykuły w tym dziale omawiały z reguły pomyślne i korzystne dla pracowników wyroki NTA. ustalające zasady prawne sprzeczne z praktyką stosowaną przez władze kolejowe.

Nie zawsze jednak wysiłki nasze kończą się powodzeniem. Walka o sprawiedliwość w życiu służbowym na P.K.P. jest nie tylko długa, żmudna i kosztowna , lecz często i beznadziejna. Czynniki, które miały wpływ decydujący na treść przepisów służbowych, wydanych w r. 1929 oraz na kilkakrotną ich nowelizację w r. 1932 i 1934 uczyniły wszystko co było w ich mocy, aby władzom kolejowym zapewnić jaknajszerszy zakres swobodnego uznania a pracownikom odebrać w miarę możności wszelkie skuteczne środki obrony przed krzywdą. To też w tej właśnie dziedzinie prawa ujawnia się szczególnie często i wyraziście znamienna różnica pomiędzy **formalnym prawem** a rzeczywistą **sprawiedliwością.**

Z mocy wyraźnego przepisu prawa — nie można spraw wynikających ze stosunku służbowego pracowników kolejowych wytaczać przed zwyczajnymi sądami. Rozstrzygają o tym władze administracyjne kolejowe w toku instancyj a dopiero od ostatecznego orzeczenia tych władz służy interesowanemu skarga do N. T. A.

N.T.A. jest sądem kasacyjnym, nie wdaje się i nie ma prawa wdawać się w merytoryczne badanie słuszności żądań skarżącego, jest bowiem powołany tylko do badania **legalności** orzeczeń administracyjnych i bada tylko zgodność tych orzeczeń z literą prawa. To też Trybunał nic nikomu nie przyznaje ani nie przysądza, lecz albo oddala skargę, jako nieuzasadnioną, albo uchyla orzeczenie władzy administracyjnej z powodu niezgodności z prawem obowiązującym (formalnym lub materialnym). Zdarzyć się zatem może i zdarza się rzeczywiście, iż mimo bijącą w oczy słuszność pretensyj skarżącego i mimo wyraźną krzywdę jakiej doznał— Trybunał nie może dopatrzyć się w zaskarżonym orzeczeniu żadnych uchybień przeciwko obowiązującemu prawu i na tej podstawie skargę oddala.

W takich wypadkach krzywdzące orzeczenie zyskuje niejako sankcję najwyższej i jedynej w tej dziedzinie instancji sądowej, czemu jednakże nie winien Trybunał lecz obowiązujące ustawy i przepisy, które przyznając władzom kolejowym zbyt szeroki zakres swobody uznania a uwalniając je od skutecznej kontroli ze strony pracownika — umożliwiają **wydawanie krzywdzących orzeczeń w granicach prawa i bez obrazy jego postanowień.**

Przykład, który omówimy poniżej, stanowi ciekawą i dobitną ilustrację opisanego co dopiero stanu rzeczy. Dotyczy on dziedziny interesującej specjalnie pracowników parowozowych, a mianowicie **odszkodowań za nieszczęśliwy wypadek w służbie.** Ustalanie okoliczności faktycznych, od których zależy przyznanie tego odszkodowania, t. j. związku przyczynowego pomiędzy stanem zdrowia pracownika a nieszczęśliwym wypadkiem, tudzież stopnia utraty zdolności do zarobkowania pozostawiono w całości w rękach kolejowych komisyj lekarskich złożonych z urzędników tego właśnie przedsiębiorstwa, które ma obowiązek wypłacać odszkodowania. W ten sposób zobowiązany sam, przez własne, od siebie zupełnie zależne, organy, ustala czy i ile ma płacić swemu dłużnikowi.

Orzeczenie lekarskie jest z natury rzeczy orzeczeniem fachowym, opartym na wiedzy specjalnej; o słuszności takiego orzeczenia może wydać opinię również tylko grono fachowców - lekarzy, nie zaś sąd, złożony z prawników. To też nad orzeczeniami kolejowych komisyj lekarskich nie ma żadnej dosłownie kontroli, ich słowo jest słowem ostatnim i bezapelacyjnym i byle tylko najważniejsze formalności były zachowane — ono decyduje w sposób stanowczy o uprawnieniach pracownika.

Trzeba nie byle jakiej odwagi obywatelskiej, poczucia niezależności i poziomu etyki zawodowej, aby w tych warunkach orzekać bezstronnie i sprawiedliwie nawet wbrew intere-

som własnego pracodawcy i aby skazywać władzę swoją na ponoszenie ciężarów finansowych. Wątpliwym jest czy ideał dałby się w ogóle gdzie kolwiek i kiedykolwiek osiągnąć. Tym trudniej, oczywiście, marzyć o tym w naszych stosunkach i wymagać takiego bohaterstwa od naszych „urzędników sanitarnych", znanych nam aż nadto dobrze ze swej działalności nienagannie lojalnej wobec interesów materialnych P.K.P.

To też jedynym wyjściem z sytuacji, jedynym środkiem, który może zapobiec wypadkom podobnym do opisanego poniżej jest **oddanie orzecznictwa w sprawach o ustalenie przyczyn i stopnia utraty zdolności do zarobkowania organom od P.K.P. niezależnym a dzięki temu bezstronnym.**

—o—

Kol. **Jan Maciejczyk,** maszynista I kl. parowozowni Poznań, uległ dnia 6 kwietnia 1928 r. nieszczęśliwemu wypadkowi w służbie, a mianowicie: jadąc parowozem wychylił się i uderzył głową o pomost do podawania węgla. Wypadek ten zgłoszony został natychmiast w przepisanej drodze służbowej władzom służbowym, które odesłały kol. Maciejczyka jako poszkodowanego wskutek nieszczęśliwego wypadku do szpitala. Po kilku tygodniach pobytu w szpitalu, z którego — nawiasem mówiąc — kol. Maciejczyk wydalił się samowolnie, pozostawał on w leczeniu domowym i ambulatoryjnym jednakże do zdrowia nie powrócił i nie odzyskał zdolności do pełnienia służby. Rozpoznanie lekarskie wydane bezpośrednio po opisanym wypadku stwierdziło u kol. Maciejczyka stłuczenie głowy i wstrząs mózgu. Rozpoznanie lekarskie wydane w klinice chorób nerwowych Uniwersytetu Poznańskiego, gdzie kol. Maciejczyk przebywał przez pewien czas w 2 miesiące po wypadku, stwierdza u kol. Maciejczyka nerwicę jako stan po wstrząsie mózgu. Orzeczenie lekarza specjalisty wydane z początkiem czerwca 1928 r. stwierdza stan po złamaniu podstawy czaszki z prawej strony nie wykluczając przy tym pęknięcia podstawy czaszki, w słabszym stopniu z lewej strony. Orzeczenie kolejowej komisji lekarskiej wydane bezpośrednio przed rozwiązaniem stosuku służbowego z kol. Maciejczykiem stwierdza zaburzenia nerwicowe, bóle głowy, przytępiony słuch i brak pamięci. Wreszcie podkreślić należy, iż kol. Maciejczyk był przed wypadkiem zupełnie zdrów, podlegał jako pracownik parowozowy periodycznym badaniom lekarskim, które nigdy nie ujawniły zaburzeń nerwowych oraz, że poza tym wypadkiem nie doznał nigdy i nigdzie wstrząsu mózgu ani uderzenia w głowę.

Mimo to Dyrekcja O.K.P. w Poznaniu rozwiązawszy stosunek służbowy z kol. Maciejczykiem przyznała mu tylko zaopatrzenie emerytalne w wymiarze normalnym na podstawie posiadanej przezeń wysługi emerytalnej, nie przyznała mu natomiast ani odszkodowania za nieszczęśliwy wypadek, ani też dodatkowych lat 10-ciu do wysługi emer., aczkolwiek nie ulegało wątpliwości, że z uwagi na swoje cierpienia jest on zupełnie a więc w 100% niezdolny do zarobkowania.

Kol. Maciejczyk zwrócił się zatem do Dyrekcji z żądaniem przyznania sobie bądź to odszkodowania, bądź też dodatkowych lat do wysługi emer. Na skutek tego Dyrekcja na polecenie M. K. poddała go ponownie badaniu w Głównej Komisji Lekarskiej, poczem zawiadomiła go o odmownym załatwieniu jego żądań, ponieważ Komisja Lekarska nie stwierdziła związku przyczynowego pomiędzy wypadkiem a stanem jego zdrowia a stopień utraty zdolności do zarobkowania ustaliła niżej niż 95%. Na wniesione do M. K. odwołanie kol. Maciejczyk otrzymał odpowiedź odmowną.

Decyzję M. K. zaskarżył kol. Maciejczyk przy pomocy Referatu Prawnego Centrali Z. Z. M. do N. T. A. podnosząc przede wszystkim oczywistą sprzeczność orzeczeń władz kolejowych z stanem sprawy ujawnionym w aktach i dokumentach, tudzież brak wszelkiej motywacji uzasadniającej odmowne stanowisko władz kolejowych wobec jego żądań. Skoro bowiem przed wypadkiem był on zdrów, w wypadku doznał wstrząsu mózgu i złamania podstawy czaszki, a po wypadku jest chory z objawami nerwicy na tle wstrząsu mózgu — związek przyczynowy jest tutaj niewątpliwy; skoro zaś cierpi na zaburzenia nerwicowe, bóle i zawroty głowy oraz zanik pamięci — jest oczywistym, że jego niezdolność do pracy zarobkowej jest całkowita a więc 100%-owa. Ponadto zarzucił kol. Maciejczyk wadliwość postępowania polegającą na tym, że poddano go badaniu wprost w Głównej Komisji Lekarskiej z pominięciem Komisji Rejonowej co uniemożliwiło mu należytą obronę jego uprawnień i przedłożenie w toku postępowania stosownych dowodów.

N.T.A. wyrokiem z d. 10 grudnia 1932 r. L. rej. 1996/30 **skargę kol. Maciejczyka uwzględnił** dopatrując się w dotychczasowym postępowaniu tej niewłaściwości, iż o orzeczeniu lekarskim, które odrzucało istnienie związku przyczynowego pomiędzy wypadkiem, a niezdolnością do zarobkowania kol. Maciejczyk nie był w swoim czasie poinformowany. Na tej podstawie rzeczenie M. K. zostało przez N.T.A. uchylone.

Wobec tego poddano kol. Maciejczyka ponownie badaniu w Głównej Komisji Lekarskiej przy D.O.K.P. w Poznaniu, która zbadawszy go dn. **19 września 1933** wydała takie zdumiewające orzeczenie:

Komisja stwierdza, że 29 listopada 1929 nie istniały już u kol. Maciejczyka skutki wypadku, któremu uległ dnia 6 kwietnia 1928 r. Przed powyższą datą mogło, zdaniem komisji nastąpić u kol. Maciejczyka upośledzenie zdolności do zarobkowania, ale **tylko przez pierwsze trzy miesiące.** Ponieważ zaś skutki nieszczęśliwego wypadku nie istniały już w chwili rozwiązania stosunku służbowego przeto roszczenie kol. Maciejczyka o odszkodowanie za nieszczęśliwy wypadek jest nieuzasadnione.

Wszystko to, z taką ścisłością i precyzją co do dnia i godziny Komisja Lekarska kolejowa mogła stwierdzić i stwierdziła dnia 19.IX.1933, t. j. w **5 lat i 5 miesięcy po wypadku i 4 lata od chwili, w której, jej zdaniem, nagle i cudownie minęły skutki nieszczęśliwego wypadku u kol. Maciejczyka, a rozpoczęła się zupełna niezdolność do służby, wynikająca z innych jakichś, bliżej nieznanych i nieujawnionych przyczyn.**

W kwestii % utraty zdolności do zarobkowania władze kolejowe nie zadały sobie nawet trudu ponownego badania kol. Maciejczyka lecz odrzuciły jego żądanie ponownie z powołaniem się na orzeczenie Komisji, wydane w poprzednim postępowaniu w r. 1930.

Przeciwko tej decyzji wystąpił kol. Maciejczyk ponownie do N.T.A., ten jednakże wyrokiem z dn. 18 maja 1937 r. L. rej. 259/34 **oddalił skargę jako nieuzasadnioną.**

W uzasadnieniu wyroku uznał N. T. A. że postępowanie w sprawie było prawidłowe i że skierowanie kol. Maciejczyka do badania wprost w Głównej Komisji Lekarskiej nie stanowi wadliwości postępowania, skoro w myśl § 4 przepisów o badaniach lekarskich, pracowników kolejowych kieruje do badania naczelnik wydziału sanitarnego Dyrekcji według własnego uznania. (Twierdzenie to jest jawnie i wyraźnie sprzeczne z innym wyrokiem N.T.A. a mianowicie z wyrokiem l. rej. 5205/33 w sprawie **Antoniego Zielińskiego,** omawianym w nr. 10 „Maszynisty" z 1936 r. Sprawę tej sprzeczności omówimy przy sposobności osobno).

Ponad to orzekł NTA., że orzeczenia Komisyj Lekarskich są opiniami ściśle fachowymi, dotyczącymi faktycznej strony sprawy, że jako takie nie podlegają jego kontroli i wobec tego nie wymagają podlegającego tej kontroli uzasadnienia fachowego. Za skarżone orzeczenie czyni wobec tego zadość obowiązkowi należytego uzasadnienia wynikającemu z art. 75 prawa o N.T.A. już przez powołanie się na treść orzeczenia Komisji Lekarskiej.

W ten sposób, zgodnie z wyrokiem N.T.A., wszystko jest pod względem prawnym w porządku. Pozostaje oczywiście na marginesie tej sprawy zagadnienie, **czy legalne i niewadliwe orzeczenie władz kolejowych jest również zgodne z wymogami sprawiedliwości,** która musi być podstawą wszelkiego porządku prawnego i która także w postępowaniu władz kolejowych wobec pracowników obowiązywać powinna?

A może pod wpływem tej notatki znajdzie się ktoś, kto poleci sprawę zbadać ponownie **po ludzku** i rozstrzygnąć ją nie tak, jak **pozwala litera przepisów,** lecz tak, jak **nakazuje sumienie?**

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

XIV. WALNY ZJAZD DELEGATÓW

KRAKÓW 10 i 11 KWIETNIA 1938 ROKU

W myśl postanowień § 75 statutu Związku oraz na podstawie uchwały Zarządu Głównego z dnia 9 stycznia 1938 r. Prezydium Związku podaje do wiadomości członkom, iż XIV. Walny Zjazd Delegatów Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce odbędzie się w terminie przewidzianym w statucie

DNIA 10-TEGO I 11-TEGO KWIENIA 1938 R.
W KRAKOWIE

Zarządzenia dotyczące przygotowań do Zjazdu oraz wszelkie dalsze niezbędne informacje w tej sprawie podane zostaną do wiadomości Zarządów Okręgów i Kół oraz kol. kol. delegatów w drodze organizacyjnej.

SZCZEPANIK LUDWIK
MASZYNISTA PAROWOZOWNI JASŁO

zginął dnia 16. XI. 1937 r. w st. Nowy—Zagórz jako ofiara katastrofy kolejowej.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!

KOŁTON JAN
MASZYNISTA PAROWOZOWNI LUBLIN

zmarł w dniu 16. XII. 1937 r. w szpitalu kolejowym w Warszawie w następstwie obrażeń doznanych w katastrofie pod Łaskarzewem.

CZEŚĆ JEGO PAMIĘCI!

W poczuciu wdzięczności wyrażam tą drogą serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy służyli nam radą i pomocą w ciężkich chwilach po tragicznej śmierci męża i ojca naszego ś. p. Jana Kołton, maszynisty par. Lublin który zginął na posterunku służbowym w katastrofie kolejowej pod st. Łaskarzew dn. 16 grudnia 1937 r. oraz wszystkim którzy wzięli udział w oddaniu Mu ostatniej posługi. W szczególności dziękuję Prezesowi Okręgu Warszawskiego Z. Z. M. w Warszawie p. **Gruszczyńskiemu** i Prezesowi Koła Miejsc. Z. Z. M. w Lublinie p. **Szymańskiemu** za zajęcie się przewozem zwłok z Warszawy do Lublina oraz Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za przysłanie delegacji ze sztandarem i sprawne wypłacenie zapomogi pośmiertnej.

Irena Kołton
z synami i córką

Lublin w styczniu 1938 r.

Składamy niniejszym serdeczne podziękowanie wszystkim, którzy swoją pomocą i współudziałem przyczynili się do oddania ostatniej posługi ś. p. Mężowi i Ojcu naszemu **Feliksowi Kicińskiemu,** masz. par. Warszawa-Gdańska w szczególności zaś pp. Przedstawicielom Władz Kolejowych z Dyr. O.K.P. w Warszawie, p. Nacz. Par. W-wa-Gdańska **M. Kowalewskiemu** i P. Prezesowi Ogniska K. P. W. W-wa-Gdańska **Grigorjewowi** za przydzielenie orkiestry i plutonu honorowego, Zarządowi Koła Z. Z. M. Warszawa - Gdańska za wydelegowanie pocztu sztandarowego oraz wszystkim innym przełożonym, kolegom i znajomym ś. p. Zmarłego za udział w pogrzebie i za okazanie nam dowodów współczucia.

Żona i syn.

Warszawa, w październiku 1937 r.

PODZIĘKOWANIA

Składamy niniejszym serdeczne podziękowanie wszystkim którzy oddali ostatnią posługę nieodżałowanej pamięci koledze naszemu Ludwikowi Szczepanikowi, masz. par. Jasło. W szczególności dziękujemy p. Lekarzowi Rejonowemu P. K. P. w Zagórzu i Kolegom - maszynistom par. Zagórz za śpieszne i troskliwe przesłanie zwłok do Jasła zaś p. zawiadowcy parozowni Jasło, kol. Przewodniczącym Kół Z.Z.M. Nowy Sącz i Nowy Zagórz, kolegom - warsztatowcom i pracownikom parowozowni Jasło oraz wszystkim życzliwym jego pamięci za udział w pogrzebie.

Z. Z. Z., Koło, Jasło

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona 250 zł. 1/2 strony 150 zł, 1/3 strony 100 zł, 1/4 strony 85 zł, 1/8 strony 50 zł, 1/16 strony 30 zł.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: **Eugeniusz Pruszyński.**

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka Warszawa, Warecka 15